¿Qué barcos navegaron con él? Cristóbal Colón redescubrió América.

El vikingo Leif Eriksson estuvo allí antes.

Santa María (barco)

La Santa María fue la mayor de las tres embarcaciones que Cristóbal Colón utilizó en su primer viaje al Nuevo Mundo en 1492. Fue fabricada con madera de Cantabria. Era propiedad de Juan de la Cosa.

En los documentos originales se menciona que eran tres carabelas. La Santa María, donde iba el almirante, era el mayor de los tres barcos. Algunos académicos han interpretado, posteriormente, que era una nao.

Las otras dos naves de la expedición fueron las carabelas Niña y Pinta. A diferencia de ellas, la Santa María no retornó a España, al embarrancar en la isla Española en diciembre de 1492, ya que sus restos sirvieron para construir el Fuerte Navidad, el primer asentamiento castellano en el Nuevo Mundo.

Cristóbal Colón

Cristóbal Colón (Cristoforo Colombo, en italiano, o Christophorus Columbus, en latín; de orígenes discutidos, los expertos se inclinan por Génova, República de Génovan. 134 donde pudo haber nacido el 31 de octubre de 1451 y se sabe que murió en Valladolid el 20 de mayo de 1506) fue un navegante, cartógrafo, almirante, virrey y gobernador general de las Indias Occidentales al servicio de la Corona de Castilla. Realizó el llamado descubrimiento de América el 12 de octubre de 1492, al llegar a la isla de Guanahani, en las Bahamas.

Primer viaje

Para el primer viaje Colón utilizó tres embarcaciones, dos carabelas y una "nao", aunque comúnmente se conocen como las "tres carabelas": la Pinta, la Niña y la Santa María.

Efectuó cuatro viajes a las Indias —denominación inicial del continente americano — y aunque posiblemente no fue el primer explorador europeo de América, se le considera el descubridor de un nuevo continente —por eso llamado el Nuevo Mundo— para Europa, al ser el primero que trazó una ruta de ida y vuelta a través del océano Atlántico y dio a conocer la noticia. Este hecho impulsó decisivamente la expansión mundial de la civilización europea, así como la conquista y colonización por varias de sus potencias del continente americano. No se sabe con certeza hasta qué punto era consciente de que América era una masa de tierra totalmente separada; nunca renunció claramente a su creencia de que había llegado al Extremo Oriente.

Como gobernador colonial, Colón fue acusado por sus contemporáneos de una importante brutalidad y pronto fue destituido del cargo. Durante su gobierno en La Española, los taínos, un pueblo que fue diezmado y dejado de contabilizar en los censos de la época pero del cual se conservan descendientes,67 fueron objeto de un impuesto,8 repartidos entre los colonos9 y vendidos como esclavos.1011 Algunos historiadores han negado las acusaciones de genocidio realizadas contra él por otros.1213 Las tensas relaciones de Colón con la Corona de Castilla y sus administradores coloniales designados en América condujeron a su arresto y expulsión de La Española en 1500, y posteriormente a un prolongado litigio sobre los beneficios que él y sus herederos reclamaban que les debía la corona.

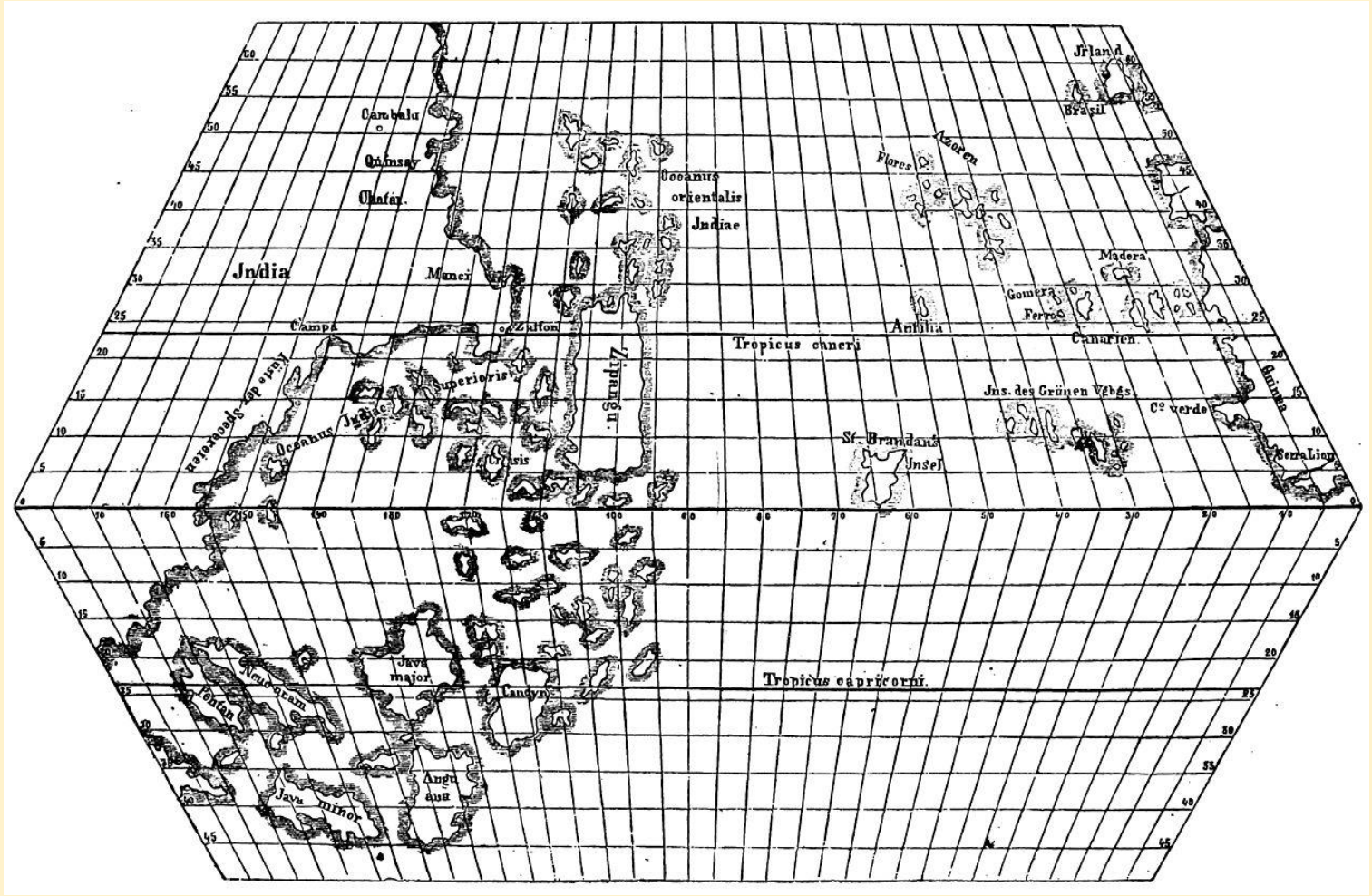
Su antropónimo es un ícono mundial que inspiró diversas denominaciones, como la de un país: Colombia,14 y dos regiones de Norteamérica: la Columbia Británica, en Canadá, y el Distrito de Columbia, en Estados Unidos.

Cristóbal Colón sostenía que podía alcanzarse el lejano oriente (conocido en la época como «Las Indias») desde Europa, navegando por el océano Atlántico hacia el oeste, y que era posible realizar el viaje por mar con posibilidades de éxito.15 La caída del Imperio romano de Oriente en poder de los turcos otomanos en 1453, tras la toma de Constantinopla, su capital, provocó el encarecimiento del comercio entre Europa y las regiones orientales.

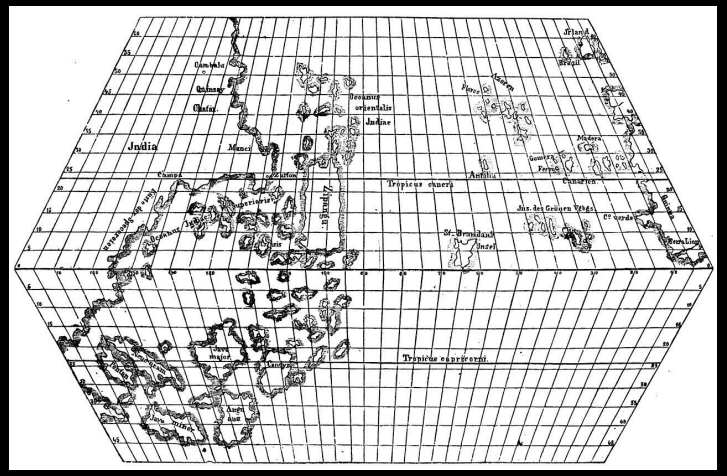
Si bien en el siglo iii a. C., el astrónomo griego Eratóstenes había calculado con bastante exactitud la medida de la circunferencia de la Tierra, al parecer, la hipótesis de Colón sobre la posibilidad del viaje se basaba en cálculos alternativos (y erróneos) sobre el tamaño de la esfera, ya que suponía que era más pequeña de lo que realmente es.

Si bien en el siglo iii a. C., el astrónomo griego Eratóstenes había calculado con bastante exactitud la medida de la circunferencia de la Tierra, al parecer, la hipótesis de Colón sobre la posibilidad del viaje se basaba en cálculos alternativos (y erróneos) sobre el tamaño de la esfera, ya que suponía que era más pequeña de lo que realmente es.1617 Ahora bien, Colón aseguraba que había recopilado datos sobre la existencia de tierras habitadas al otro lado del Atlántico. De los mismos deducía que el extremo oriental de Asia se hallaba mucho más próximo a Europa de lo que suponían los cosmógrafos de la época. También era posible que tales informes testimoniaran la presencia de islas que pudieran servir como escalas en un viaje a las Indias.

Otras teorías sostienen que Colón había oído datos, por habladurías de marinos, sobre la existencia de tierras mucho más cercanas a Europa de lo que se suponía científicamente que estaba Asia, y que emprendió la tarea de alcanzarla para comerciar sin depender de la República de Génova ni del Reino de Portugal. Una de ellas, conocida como la teoría del prenauta, sugiere que durante el tiempo que Colón pasó en las islas portuguesas del Atlántico se hizo cargo de un marino portugués o castellano moribundo cuya carabela había sido arrastrada por las corrientes desde el golfo de Guinea hasta el mar Caribe.

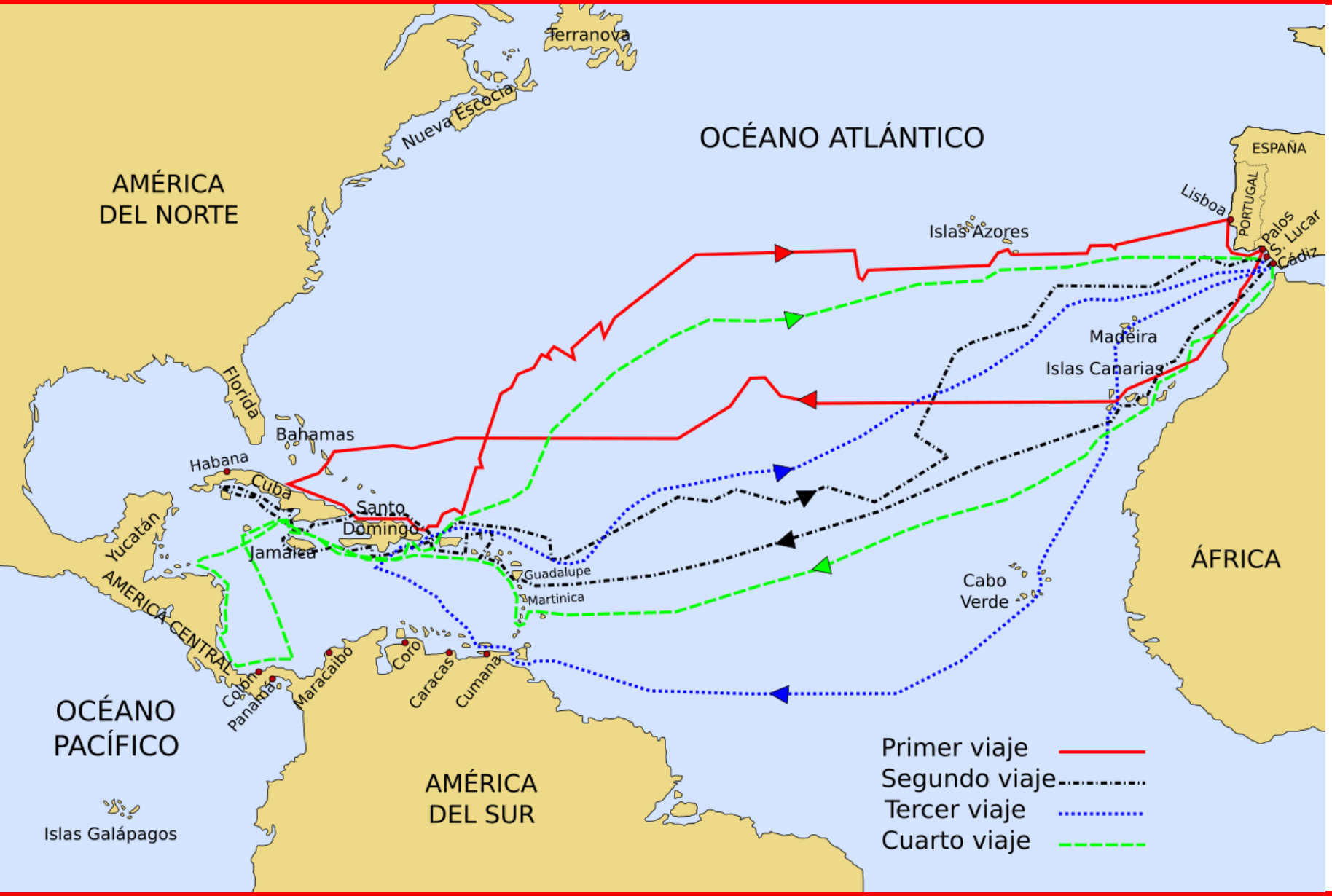


El mapa de Toscanelli no se ha conservado. Varios historiadores modernos han propuesto reconstrucciones hipotéticas basadas en la descripción que da el propio Toscanelli en su carta. Era una "carta de navegar" en la cual estaban dibujadas líneas rectas longitudinales que indicaban la distancia este-oeste y líneas rectas transversales para las distancias norte-sur.



Reconstrucción hipotética del mapa de Toscanelli realizada en 1898

Los cuatro viajes de Colón a las Indias



Cristóbal Colón realizó un total de cuatro viajes a lo que hoy se conoce como América:

En el primer viaje zarpó del puerto de Palos de la Frontera el 3 de agosto de 1492 y, pasando por las islas Canarias, donde estuvo desde el 9 de agosto al 6 de septiembre, llegó a las Indias al descubrir las islas Bahamas el 12 de octubre y posteriormente también las islas La Española —actual Santo Domingo— y Cuba. Volvió de La Española el 4 de enero, llegando a Lisboa el 4 de marzo y a Palos de la Frontera el 15 de marzo de 1493.

Primer viaje

Para el primer viaje Colón utilizó tres embarcaciones, dos carabelas y una "nao", aunque comúnmente se conocen como las "tres carabelas": la Pinta, la Niña y la Santa María.

Santa María

La Santa María no era una carabela, en contra de lo que la apelación colectiva tradicional de las "Tres Carabelas" afirma. Se trataba de una carraca o nao en el lenguaje náutico español de la época. Con sus tres palos era una carraca menor construida, al parecer, en Galicia, razón por la cual fue llamada originalmente La Gallega y era propiedad de Juan de la Cosa. De acuerdo con las normas de estiba de entonces, la Santa María podía llevar una carga de 106 toneladas de la época (51 toneladas actuales).

En el palo mayor aparejaba dos velas cuadradas: la mayor con una cruz roja en el centro y una vela de gavia. El trinquete portaba una sola vela cuadrada y el palo de mesana aparejaba una vela triangular latina. Del bauprés colgaba una vela de cebadera. La Santa María se perdió en aguas del Caribe durante el primer viaje.

La Niña

Réplica de la Carabela "La Niña", en el "Muelle de las Carabelas", paraje de La Rábida, Palos de la Frontera (Huelva).

La Niña fue una de las dos carabelas (Santa María era una nao) que usó Cristóbal Colón en su primer viaje al Nuevo Mundo en 1492, junto a la Pinta y la Santa María, que era la nao capitana (el navío que dirigía la expedición al ir en él Cristóbal Colón).n. Posteriormente atravesó el Atlántico en muchas expediciones descubridoras y exploradoras del nuevo continente.

La Niña fue mandada construir en 1488 por el armador moguereño Juan Niño en los antiguos astilleros del Puerto de Moguer. En su botadura sobre el Río Tinto, la nave recibió el nombre de Santa Clara en honor al Monasterio de Santa Clara de dicha localidad, aunque pasó a la posteridad con el apellido familiar de su propietario. Los gastos de la Niña y la Pinta para el viaje de Colón corrieron por cuenta del concejo de Palos, en pago de una sanción impuesta por la Corona.

La Niña partió, junto a la Pinta y la Santa María, al viaje descubridor el 3 de agosto de 1492 del puerto de Palos.

Réplicas de la Niña y la Pinta, en la Exposición Mundial Colombina de Chicago, construidas en 1892.

La Niña

La lista de los tripulantes de la Niña en el primer viaje descubridor de 1492 es tema de debate, ya que se desconoce con exactitud la tripulación completa que participó en el primer viaje descubridor, salvo los nombres más conocidos, como Vicente Yáñez Pinzón su capitán, o Juan Niño, propietario y maestre de la embarcación. Existen diversas listas propuestas para los tripulantes que participaron en el viaje descubridor, sin embargo es la de la historiadora norteamericana Alice Bache Gould la que, hasta el momento, se tiene como más autorizada por su exhaustivo estudio de las fuentes documentales originales, extraídas de los diversos archivos estatales españoles. La siguiente lista de los posibles tripulantes de esta carabela está elaborada siguiendo los datos de Alice B. Gould, cotejándolos con los de diversos autore.

Su primitivo velamen latino fue transformado a velas cuadradas en la escala que la flotilla descubridora realizó en las Islas Canarias, y ya en la isla de La Española se le instaló, junto a sus palos de trinquete, mayor y contramesana, un nuevo palo de mesana. Las velas de la Niña carecían de rizos, por lo que no tenían un sistema de cabos que permitiera reducir la superficie en caso de fuerte viento. Las jarcias que sostenían los palos estaban enganchadas en los costados del buque. La carabela carecía de castillo de proa, mientras que el alcázar era bastante pequeño.

Réplica de la Niña en el Muelle de las Carabelas. La Rábida, Palos de la Frontera.

Réplicas de la Niña y la Pinta en Memphis, construidas en 1991.

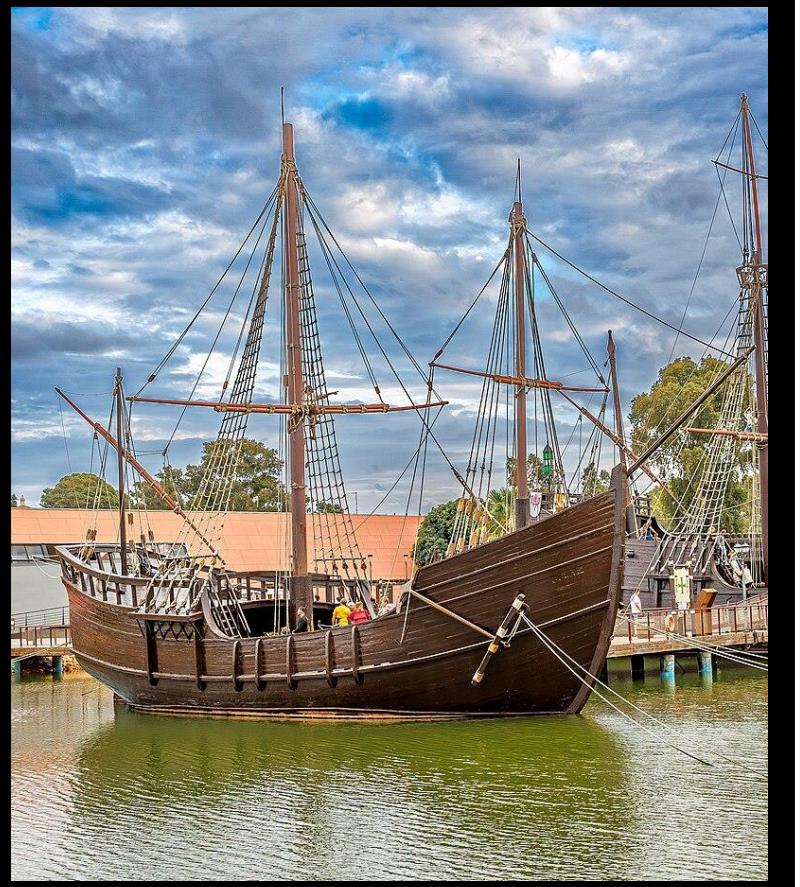
La Niña

El 12 de octubre de 1492 el viaje arribó y descubrió el Nuevo Mundo. Tras el encallamiento de la carabela Santa María el 25 de diciembre de 1492, la Niña se convirtió en la nave capitana de la expedición. Colón no tuvo otra elección, ya que la Pinta llevaba varias semanas explorando por su cuenta. Al mando de la Niña regresó Colón a Europa.

En el tornaviaje, el 14 de febrero de 1493, a la altura de las Islas Azores la Niña se cruzó con una fuerte tempestad que estuvo a punto de hacerla naufragar. En tan difícil trance, Cristóbal Colón, decidió echar en suerte la promesa de peregrinar en romería a cuatro templos cristianos (Voto colombino). La Niña se vio obligada a atracar en las Islas Azores, ubicadas a 850 millas de Portugal y controladas por este reino. Allí, parte de los hombres de Colón fueron arrestados y liberados posteriormente para, a causa de otro temporal, terminar atracando en Lisboa el 4 de marzo. Allí Colón se entrevistó con el rey Juan II de Portugal y le informó de su descubrimiento.

Réplica de la Niña en el Muelle de las Carabelas. La Rábida, Palos de la Frontera.
Llegaron por fin de nuevo al puerto de Palos el 15 de marzo de 1493.

Réplicas de la Pinta, la Niña y la Santa María en el Muelle de las Carabelas de Palos de la Frontera.



Replica de la Carabela "la Pinta". Se encuentra en el Muelle de las Carabelas, en el Paraje de la Rábida de Palos de la Frontera (Huelva-España).

La Pinta

La Pinta había sido construida en los astilleros de Palos pocos años antes del primer viaje. Fue elegida por Martín Alonso Pinzón por sus cualidades náuticas. Su nombre hizo pensar a algunos historiadores que pertenecía a la familia Pinto, pero en realidad fue alquilada a los armadores Gómez Rascón y Cristóbal Quintero, que fueron en ella a América como marinos. Probablemente su verdadero nombre fuera La Pintá.

Era una carabela nórdica de velas cuadradas con un velamen muy sencillo. Los palos de mesana y mayor iban aparejados con una vela cuadrada de grandes dimensiones. La principal característica de esta carabela era su velocidad, hasta el punto que Colón, en su diario de a bordo, hacía referencia a que en una noche había navegado a 15 millas por hora (una milla de la época equivale a 0,8 millas náuticas actuales, por lo que su velocidad sería de unos 11 nudos, la misma que un carguero medio de la actualidad.

Tercer viaje

En este viaje, Colón partió desde Sanlúcar de Barrameda capitaneando seis buques y llevando consigo a Bartolomé de Las Casas, quien después proporcionaría parte de las transcripciones de los Diarios de Colón. Desde la Gomera (islas Canarias), tres de los buques, fueron enviados a La Española con provisiones, mientras que las otras tres (una nao y dos carabelas), comandadas por Colón, iban en misión de exploración, en busca de las ricas provincias chinas.

Cuarto viaje.

En su último viaje, utilizó cuatro carabelas10, una hubo de quedar embarrancada y otra se hundió. Se conocen los nombres de11:

Carabela Gallega
Carabela Capitana
Carabela Vizcaina
Carabela Santiago de Palos